IX kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 232)
z dnia 5 października 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 232)

5 października 2022 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– przedstawienie przez sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzeja Bittela informacji w sprawie dworca Poznań Główny.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Mirosław Skubiszyński** wiceprezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wraz ze współpracownikami, **Wojciech Zabłocki** pełnomocnik zarządu PKP S.A. ds. inwestycji, **Marcin Chmielewski** doradca ekonomiczny Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Grzegorz Ganowicz** przewodniczący Rady Miasta Poznania, **Karina Reda** dyrektor ds. projektów Fundacji Pro Kolej, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR oraz **Jakub Kuźniarski** asystent senator Jadwigi Rotnickiej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji. Witam panie i panów posłów. Witam zaproszonych gości. Stwierdzam kworum.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów przekazany do Komisji Infrastruktury 16 września 2022 r.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie przedstawienie przez sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzeja Bittela informacji w sprawie dworca Poznań Główny. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Proszę przedstawiciela wnioskodawców, pana posła Sterczewskiego, o przedstawienie wniosku.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, zebraliśmy się dzisiaj, żeby zwrócić uwagę na jeden z najważniejszych dworców kolejowych w Polsce, tzn. dworzec PKP Poznań Główny, z którego rocznie korzysta ponad 20 mln pasażerów i pasażerek. Dla poznaniaków i Wielkopolan jest to jedna z najważniejszych spraw. Od 10 lat widzimy, jak źle dworzec funkcjonuje, jak tzw. Chlebak, czyli nowy dworzec, nie spełnia oczekiwań pasażerów. Widzimy, jak niszczeje stary gmach dworca. Cały czas wszystkie środowiska: ekspertów transportowych, architektów, z Inwestycji dla Poznania, SARP-u i wielu innych stowarzyszeń, apelują do wszystkich decydentów o konkurs architektoniczny i przedstawienie harmonogramu, przedstawienie jakiejś wizji i planu działań w celu rewitalizacji, przywrócenia życia do tego serca komunikacyjnego Wielkopolski. Jako grupa posłów i posłanek z Poznania założyliśmy zespół w tej sprawie, który działa od dwóch lat. Staramy się uzyskać odpowiedzi i od ministerstwa, i od PKP, dlaczego te prace tak się ślamazarzą.

W związku z tym mam pierwsze pytanie do pana ministra. Z jakiego powodu odmawiacie państwo udziału w pracach w tym zespole? Czy prawdą jest, że blokujecie przedstawicielom PKP udział w obradach naszego zespołu? Jeśli nie, to czy możemy liczyć

na państwa udział w kolejnych posiedzeniach? Naprawdę jesteśmy otwarci na dialog, jesteśmy otwarci na współpracę, na jakąś pomoc w zawarciu porozumienia z miastem. Liczymy po prostu na państwa otwartość, na współpracę. Liczymy na państwa udział w naszym zespole.

Ponadto mam jeszcze kilka pytań. Jak w tym momencie wygląda rozmowa z miastem? Na czym stoimy? Kiedy możemy spodziewać się zawarcia porozumienia PKP z miastem Poznań? Jak wygląda koncepcja przygotowana przez PKP S.A.? Kiedy zostanie ona zaprezentowana? Kiedy – pańskim zdaniem – nowy dworzec mógłby zostać oddany do użytku? W 2020 r. na mocy listu intencyjnego między miastem a PKP mówiło się, że jeszcze wtedy ma zostać wyłoniony projektant. Jeszcze w 2020 r. mieliśmy zobaczyć projekt, a w 2023 r. dworzec miał zostać oddany do użytku. Widzimy, co się dzieje. Widzimy, że rzeczywistość jest inna. Jesteśmy ciekawi, dlaczego tak jest, ale przede wszystkim jesteśmy ciekawi tego, jak w tym momencie widzi pan harmonogram zdarzeń i kiedy możemy zobaczyć finał w postaci rewitalizacji dworca.

Mam jeszcze pytanie. Czy prawdą jest, że PKP chce odstąpić od procedury konkursowej? Czy jako minister zamierza pan jakoś tutaj mediować, interweniować, żeby procedura konkursowa, albo otwarta, albo jako konkurs zamknięty, w jakiejkolwiek formie szerszej niż zwykły przetarg została jednak zrealizowana? Trudno sobie wyobrazić, żeby najważniejszy dworzec w Polsce, albo jeden z najważniejszych dworców w Polsce, był realizowany na podstawie zwykłego przetargu, jakby to był remont chodnika. Szeroki, otwarty konkurs architektoniczny dla najlepszych biur projektowych z Polski i nie tylko to oczekiwanie mieszkańców, ekspertów, architektów, którzy naprawdę liczą na to, że będzie to dworzec z prawdziwego zdarzenia, a nie kolejny Chlebak, którego będziemy się wstydzić przez kolejnych 10 lat.

Jeszcze jedno, ostatnie, pytanko. Czy PKP rozważa również realizację dworca w innej lokalizacji, np. pomiędzy Mostem Teatralnym a Mostem Dworcowym? Czy rozważacie państwo taką ewentualność?

Tyle słowem wstępu z mojej strony. Z góry dziękuję za odpowiedź.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę o głos pana ministra.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, jeśli pan przewodniczący pozwoli, powiem kilka słów wstępu, a potem oddałbym głos panu Wojciechowi Zabłockiemu z PKP S.A., pełnomocnikowi zarządu, który przedstawi aktualny stan pracy.

Troszkę odpowiadając na pytanie, po pierwsze, nie przypominam sobie, żebym komukolwiek blokował uczestnictwo w jakichkolwiek zespołach. Choćby ostatnio odbyło się posiedzenie Łódzkiego Zespołu Parlamentarnego z uczestnictwem wszystkich, którzy byli zaproszeni, w którym uczestniczyli przedstawiciele odpowiednich instytucji. Odpowiadali na pytania interesujące parlamentarzystów pracujących w tym zespole.

Szczerze mówiąc, nie przypominam sobie formalnego zaproszenia na ten zespół, choć oczywiście pamiętam rozmowę z panem posłem w kuluarach na temat mojej obecności na tym zespole, w której mówiłem, że na tym etapie ważniejsze jest uzgodnienie dotyczące szczególnie kwestii związanych z własnością nieruchomości czy wątpliwościami, tytułem prawnym itd., i związanych ze stronami: miejską i kolejową, w zakresie kwestii związanych z komunalizacją tego terenu, i że są one kluczowe z punktu widzenia realizacji inwestycji. Dostrzegam też, że na skutek zmian prawnych, które wprowadzaliśmy wspólnie z udziałem Komisji Infrastruktury, a wydaje mi się, że i innych komisji, szczególnie Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, udało się uzyskać pewną stabilizację i w związku z tym odblokować podstawowe ryzyko, jakim było to, że inwestor, czyli PKP S.A., miałby inwestować na terenie, co do którego nie ma stuprocentowej pewności co do własności terenu w związku z wnioskiem komunalizacyjnym miasta.

Jak rozumiem, udało się to zażegnać i dzięki temu można było przystąpić do rozmów na temat dalszych kroków, które właśnie się toczą. Są na pewnym etapie i o tym etapie opowie pan dyrektor Wojciech Zabłocki. Ja natomiast mogę powiedzieć tyle, że ani nie

będę lobbował za konkursem, ani nie będę mu przeciwny, ani nie będą za każdą inną formą rozstrzygnięcia. Rzeczywiście podzielam pogląd, że jest to jeden z najważniejszych dworców w Polsce, jeden z nielicznych w dużych miastach, który nie ma jeszcze odpowiedniego wizerunku.

Można wyrazić żal, że kiedyś zainwestowano w Chlebak, zamiast inwestować w dworzec z prawdziwego zdarzenia, ale to już jest przeszłość, której się nie odwróci. Stąd też jestem pewien, że dialog, który w tej chwili jest nawiązany między władzami miasta Poznania i spółką, przyniesie rozstrzygnięcia. Nie wiem, czy państwo wiecie, że jutro ma być spotkanie, na którym – pan przewodniczący pewnie potwierdzi – kwestie te będą omawiane i prezentowane, jak rozumiem, w pierwszej kolejności władzom miasta Poznania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę o uzupełnienie.

Pełnomocnik zarządu PKP S.A. ds. inwestycji Wojciech Zabłocki:

Dziękuję serdecznie. Wojciech Zabłocki, PKP S.A. Jak powiedział pan minister, wniosek miasta Poznania o komunalizację tego gruntu znacznie opóźnił nam postępy prac. Tę sprawę trzeba było wyjaśnić. Na szczęście nowelizacja ustawy o użytkowaniu wieczystym z czerwca br. temat rozwiązała, więc możemy spokojnie dalej planować realizację inwestycji.

Rzeczywiście jutro mamy spotkanie z udziałem prezydenta miasta Poznania w siedzibie PKP S.A. z naszym zespołem projektowym. Będziemy rozmawiać o sprawach organizacyjnych, technicznych, na temat tego, jak dalej będą wyglądały nasze prace. Jesteśmy bowiem w stałym kontakcie z urzędem miasta, ze służbami konserwatorskimi, z przedstawicielami biura właściwego ds. inwestycji, funduszy europejskich, więc prace te się toczą. Toczą się także w naszym zespole projektowym. Nasz architekt, naczelnik wydziału przygotowania inwestycji Paweł Kośmicki, dosyć znany architekt, który wygrywał wiele konkursów architektonicznych, bo jest bardzo doświadczony w tworzeniu i przebudowie architektury dworcowej, w tej chwili pracuje nad koncepcją. Jest ona wypracowywana w porozumieniu z miastem, ma zawierać wytyczne konserwatorskie, ma spełniać warunki przeciwpożarowe, warunki obsługi i dojścia do peronów. Staramy się też być w stałym kontakcie z PKP PLK, żeby dworzec, który będzie modernizowany, był dużo bardziej funkcjonalny, żeby dojścia do peronów były lepsze, bo w tej chwili mamy skargi i uwagi pasażerów, którzy wskazują, że w tzw. Chlebaku, w galerii handlowej funkcja komunikacyjna jest mniej wygodna niż oczekiwalibyśmy tego w takim obiekcie.

Pracujemy więc nad koncepcją architektoniczną, która będzie podstawą do dalszych prac projektowych. To, czy zdecydujemy się na konkurs architektoniczny, jest sprawą otwartą. Nie ma decyzji, że to będzie konkurs w takim czy innym zakresie. Na razie rozmawiamy z miastem. Na pewno będziemy chcieli prowadzić wspólnie szerokie konsultacje społeczne, zapewne też warsztaty architektoniczne, które odpowiedzą na pytania, które również jako PKP chcielibyśmy usłyszeć od mieszkańców, by chociażby wiedzieć, jakiej życzyliby sobie fasady. Chcemy odtworzyć budynek, nawiązując do jego korzeni historycznych, do pewnych walorów architektonicznych, które miał kiedyś. Trzeba zastanowić się nad tym, jak ta fasada miałaby wyglądać.

Trzeba zastanowić się, jak wyglądałaby hala dworcowa, w jaki sposób rozwiązane byłyby dodatkowe funkcje towarzyszące funkcjom kolejowym, bowiem wiemy, że obecny budynek jest bardzo duży. Jest on znacznie większy niż wymagałaby tego obsługa ruchu pasażerskiego. Jest więc pytanie o to, co zrobić dalej, czy budynek skrócić, zwęzić, czy jest możliwość zrobienia tam innych usług, funkcji. To wszystko jest przedmiotem rozmów z miastem. Tutaj bardzo istotna jest więc miejska konserwator zabytków i jej wytyczne, jeśli chodzi o gabaryty budynku, jego szerokość, fasadę, drogi pożarowe. Nie ukrywam, że dla nas jednym z największych wyzwań jest to, jak zmodernizować budynek w tym miejscu, położony na międzytorzu, w miejscu ciasnym, by był bezpieczny, by była droga pożarowa. To jest duży problem.

Rozmawiamy również o placu dworcowym. Przypomnę, że plac dworcowy w większości jest nieruchomością należącą do samorządu, natomiast w pewnej części należy

również do PKP S.A. Podział tej nieruchomości jest nietypowy, bo idzie on po przekątnej. Można więc powiedzieć, że trójkąt odchodzący prostopadle od budynku należy do nas. Na pewno chcielibyśmy zaprojektować tę przestrzeń w porozumieniu z władzami miasta Poznania. Na pewno chcielibyśmy, aby ta przestrzeń była przedmiotem konkursu architektonicznego, aby była dobra obsługa ruchu drogowego, aby dojeżdżały tam autobusy, taksówki, aby były ciągi pieszo-jezdne, jakaś mała architektura, zieleń, to wszystko, co jest niezbędne do tego, aby to otoczenie było ładne i funkcjonalne.

O tym też rozmawiamy. Rozmawiamy o tym, jak dalej projektować dworzec. Rozmawiamy o tym, jak dalej projektować plac. Mamy konkretne rozwiązania. Jak powiedziałem, pracuje nad tym nasz zespół projektowy z naszym najlepszym architektem, natomiast nie chcielibyśmy za wcześnie mówić o szczegółach, których nie mamy uzgodnionych z miastem, które jest dla nas ważnym partnerem. Głos społeczny, głos samorządu jest dla nas bardzo istotny.

Pewnie w najbliższych tygodniach będziemy w stanie zaprezentować koncepcję architektoniczną tego, jak obiekt ten miałby wyglądać po przebudowie. Bardzo istotne jest to, aby ustalić jego gabaryty, jego długość, jego wysokość – to jest bardzo istotne – i drogi przeciwpożarowe. To również jest warunek niezbędny, a bardzo trudny, bo mamy tam, jak powiedziałem, bardzo wąską działkę. Jeśli znacie państwo ten obiekt, w większości na pewno, to wiecie, że niestety po obu stronach, wschodniej i zachodniej, są tam tory, więc puszczenie drogi pożarowej jest dużym wyzwaniem. Trzeba to jednak zrobić. Obiekt po przebudowie musi być bezpieczny.

Prace więc trwają. Jutro jest kolejne spotkanie. Mówię „kolejne”, bowiem, tak jak wspomniałem, jesteśmy w stałym kontakcie z władzami miasta. Jutro jest u nas pan prezydent Jaśkowiak ze swoim zespołem. Będziemy chcieli potwierdzić szereg spraw, które wypracowaliśmy do tej pory, przedstawić warianty, które chcielibyśmy skonsultować z miastem. Na pewno będziemy wiedzieć więcej.

Jeżeli chodzi o harmonogram, zależy to od tego, w jakiej formule będziemy tę inwestycję realizować. Pamiętajmy o tym, że przy konkursie architektonicznym, który dotyczyłby samego budynku dworca, jeżeli popatrzmy na procedury, na to, jak takie prace wyglądają, trzeba doliczyć mniej więcej rok, półtora roku do realizacji inwestycji. Tak to wygląda, bo trzeba wybrać operatora konkursu architektonicznego, trzeba go przeprowadzić, potem trzeba podjąć negocjacje ze zwycięzcą konkursu architektonicznego, oczywiście przy założeniu, że ta koncepcja będzie spełniała nasze oczekiwania, a nie ma takiej gwarancji. Różnie może być.

Następna jest sama realizacja prac budowlanych w zależności od tego, jaki będzie gabaryt budynku, jak głęboka będzie jego przebudowa i modernizacja, a przypomnę, że są tam pewne zabytkowe elementy i trzeba je chronić. Będzie to wymagało stałego kontaktu ze służbami konserwatorskimi, ale w zależności od wariantu trzeba liczyć ok. dwóch lat, do dwóch i pół roku na taką przebudowę. Jeżeli doliczymy do tego prace przy realizacji konkursu architektonicznego, to też będzie ok. roku, a przygotowanie samej dokumentacji na bazie konkursu to też jest ok. roku, bo konkurs jest dopiero wstępem, a zwycięzca jest zaproszony do przygotowania dokumentacji.

Jest to również nasze pytanie do władz miasta, czy chcemy zrealizować przebudowę szybciej i nieco taniej. Realizacja konkursu wiąże się z dodatkowym czasem. Jeśli spojrzymy na dodatkowe koszty, to je też trzeba będzie uwzględnić. Będzie więc pytanie, czy chcemy to zrobić w takiej czy innej formule. Jesteśmy otwarci. Na stole jest ileś wariantów. Chcemy o tym wszystkim porozmawiać. Myślę, że realnie trzeba liczyć, że przygotowanie dokumentacji projektowej to rok do półtora roku, a prace budowlane to ok. dwóch lat.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Jeśli mogę dopytać: Czy mógłby pan podać jedną albo dwie daty?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przepraszam, panie pośle.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Pytam tylko o datę. Gdyby mógł pan zaproponować jakąś datę…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Otworzę dyskusję i będę udzielał głosu zgodnie z kolejnością zgłoszeń, a są już zgłoszenia. Pierwszy do głosu zgłosił się pan przewodniczący rady miasta Ganowicz, później pan poseł Król, później pan poseł Dzikowski, rozumiem, że pan poseł Sterczewski również. Proszę, panie przewodniczący.

Przewodniczący Rady Miasta Poznania Grzegorz Ganowicz:

Dziękuję bardzo. Jeśli można, powiem kilka słów komentarza do tego, co usłyszeliśmy. Generalnie wszystko, co państwo powiedzieli, to na pewno jest prawda, natomiast w dyskusji wokół dworca, która się pojawiła, szczególnie w Poznaniu trzeba być uczulonym i wrażliwym na to, że znaczenie ma historia, która toczy się już nie przez ostatni rok, tylko toczy się przez ostatnie 10 lat. Przecież to, że mamy Chlebak i w zasadzie zamknięty, niewyremontowany budynek starego dworca, to jest wynik tego, że procedury przeprowadzono wtedy w bezkonkursowej procedurze, zlecono to zewnętrznemu operatorowi, który maksymalizował zysk i zbudował galerię handlową, a funkcjonalność dworca była dla niego kompletnie drugorzędna, a nawet miała służyć tylko polepszeniu funkcjonalności galerii handlowej. Stąd wrażliwość na to, jak będzie zbudowany nowy-stary dworzec, jest w Poznaniu szczególna. To po pierwsze.

Po drugie mam wrażenie, że z punktu widzenia przedsięwzięcia inwestycyjnego trochę inne są interesy miasta i trochę inne są interesy PKP. Dla nas najistotniejsze jest zintegrowanie dworca z transportem publicznym Poznania, zapewnienie ładu przestrzennego, ochrona zabytków, bo jest to nie tylko kwestia starego dworca, ale również np. wnętrza dworca z 1962 r. pana Edmunda Łubowskiego, które podlega ochronie konserwatorskiej i które powinno być odtworzone gdzieś w przewidywanej bryle dworca, i funkcjonalność dworca jako takiego. Może trochę przerysuję, ale mam wrażenie, że z punktu widzenia PKP jest to jednak, mimo tego, co powiedział pan minister, jeden z wielu dworców, a istotnym celem jest również komercjalizacja terenów wokół dworca, co też jest ważne.

Mając trochę przeciwstawne interesy, czasami trudno jest znaleźć optymalny moment, pogodzić to, co nazwałbym wrażliwością społeczną, z celem czysto technokratycznym. Pewnie gdybym był wyłącznie technokratą, powiedziałbym dokładnie tak, jak mówią państwo, że proces bez konkursu i bez uspołeczniania procedury jest krótszy i sprawniejszy, ale może on powtórzyć nieudaną historię sprzed 12 lat z Chlebakiem, a wtedy proces ten nie jest krótszy i sprawniejszy, tylko jest dużo dłuższy. Jeśli rozumiem intencje zarówno zespołu, jak i wielu środowisk w Poznaniu, chodzi o to, żeby tę dyskusję już na tym etapie – szukam właściwego słowa – uspołecznić, żeby założenia też były publicznie przedyskutowane, bo dyskusja może być istotna w szczegółach, które będą później obciążać proces inwestycyjny.

Myślę, że to powinno być w interesie zarówno miasta. Tu jestem przekonany, że tak będzie to przedstawiane również po stronie zespołu prezydenckiego, ale również po stronie PKP, bo ciągnięcie tej historii nie jest w niczyim interesie. Powinno się tam znaleźć rozwiązanie, które będzie na miarę wagi tego węzła kolejowego i na miarę miasta Poznania. W związku z tym myślę, że wsłuchanie się w głos społeczny też jest istotne.

Co do wydłużenia terminu nie wiem, bo nie było o tym mowy w państwa wypowiedzi, czy finansowo są już państwo gotowi, żeby w to zainwestować. Jeśli finanse miałyby pojawić się za cztery lata, to przeprowadzenie procedury otwartej nie jest przedłużaniem niczego. Jest więc kwestia pytania o możliwości finansowe. To nie jest inwestycja za 100 mln zł, tylko jest to inwestycja pewnie za pół miliarda albo za jeszcze więcej. Może trochę przesadziłem.

Tyle komentarza ze strony mojej i z tej wiedzy, którą mam zarówno z rady miasta, jak i różnych poznańskich środowisk. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Król. Myślę, że odpowiedzi zostaną udzielone zbiorczo. Jak znam życie, wątki będą się powtarzały.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panowie, wydaje mi się, że warto byłoby powiedzieć też coś z formalnego punktu widzenia. W parlamencie istnieje zespół, który nazywa się Parlamentarny Zespół ds. Dworca PKP Poznań Główny oraz Poznańskiego Węzła Kolejowego. Z informacji na stronie Sejmu wynika, że zespół spotkał się 26 września 2022 r., tj. mniej więcej tydzień temu, jeśli dobrze liczę. Zajmował się takimi kwestiami: podsumowanie dotychczasowych działań dotyczących dworca; wysłuchanie publiczne w sprawie konkursu na projekt renowacji dworca głównego; wysłuchanie zainteresowanych stron; analiza potrzeb mieszkańców Poznania i podróżnych oraz ustalenie warunków, które muszą zostać spełnione, aby doszło do przywrócenia funkcjonalności dworca; wolne głosy (w punkcie piątym). Przewodniczącym tego zespołu jest pan Sterczewski. W ramach Komisji Infrastruktury mamy podkomisję stałą ds. transportu kolejowego.

Minął tydzień i mam pytanie. Co tak dramatycznego wydarzyło się przez ten tydzień, że został złożony wniosek o zwołanie Komisji Infrastruktury? Przepraszam, ale z mojego punktu widzenia jest tak, że drugi raz przerabiamy to, co przerobiliście państwo w ramach zespołu parlamentarnego. Pomijam sytuację taką, że jako członkowie Komisji, mówiąc językiem sportowym, strzelamy sobie gola, bo mamy stałą podkomisję, która, wydawałoby się, powinna zajmować się tak szczegółowymi rzeczami. Póki co nic nie wiem o wniosku o to, żeby zwołać podkomisję, chyba że pan przewodniczący mnie tutaj poprawi.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Poseł Piotr Król (PiS):

Czy chciał pan coś do mnie powiedzieć? Nie jestem przewodniczącym komisji kolejowej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle Szczepański, teraz głos ma poseł Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Co takiego wydarzyło się przez ten tydzień, że zajmujemy się dokładnie tym samym, czym zajmują się państwo w ramach tego zespołu? Przed ludźmi też trzeba jakoś wyglądać. Albo ten zespół powinien się zlikwidować i uznać, że tylko w ramach Komisji jest w stanie do czegoś dojść… Nie podnoszę samej wagi tematu. Teraz efekt będzie taki, że wszyscy posłowie z całej Polski uznają: „A czemu mój dworzec jest mniej ważny?". Nie podejmuję się takiej gradacji, który dworzec jest istotny i który wymaga remontu. W Bydgoszczy na przykład jeden z peronów jest za krótki, piąty peron jest za krótki, ale nie wpadłbym na to, żeby z tego tytułu zwoływać Komisję.

Chciałbym zaapelować do pana Sterczewskiego. Znajduje pan czas na bardzo oryginalne zachowania typu bieganie na granicy z jakąś torbą. Nie widzę po prostu związku przyczynowo-skutkowego. Co wydarzyło się przez ten tydzień, że przerobiliście państwo ten temat na parlamentarnym zespole, który, jak rozumiem, powołaliście z własnej woli, że po tygodniu czy po niecałym tygodniu złożył pan wniosek o zwołanie Komisji i teraz będziemy przerabiali to samo, a jednocześnie nie złożył pan wniosku np. o to, żeby w tej sprawie odbyło się posiedzenie podkomisji? Być może to jest istotna sprawa. Mamy podkomisję stałą. Ona mogłaby się tym zająć, jeżeli zespół się poddał albo uznał, że w tej formule nie może tej sprawy załatwić, bo tak też może być. Apelowałbym tylko o to, żebyśmy traktowali się w miarę uczciwie. Takim apelem chciałbym zakończyć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie przewodniczący, jeśli dobrze zrozumiałem uzasadnienie wnioskodawcy, był tam zawarty fakt, iż na posiedzeniu zespołu nie było strony rządowej, stąd wniosek o zwołanie posiedzenia Komisji.

Pan poseł Dzikowski.

Poseł Waldy Dzikowski (KO) – spoza składu Komisji:

Nie chciałbym być adwokatem pana posła Sterczewskiego, ale muszę panu odpowiedzieć, panie przewodniczący Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Ja panu pytania nie zadawałem, jeżeli mogę zwrócić uwagę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie przewodniczący.

Poseł Waldy Dzikowski (KO) – spoza składu Komisji:

Na dworcu są różni pasażerowie: i z PiS-u, i z PO, i z Lewicy, jest różnokolorowo. Nie trzeba wprowadzać żadnych negatywnych emocji. Po prostu nie było ani strony PKP S.A., mimo zaproszenia, ani nie było strony rządowej, ministerstwa. W związku z tym pan Sterczewski zwołał to pewnie z tego powodu. Mimo że nie jestem członkiem Komisji Infrastruktury, myślę, że ten temat z poczucia historii i brania udziału w różnych wcześniejszych inwestycjach… Miałem przyjemność brać w nich udział, nie tylko bierny, ale i czynny, jako poseł z tamtego okręgu. Jak pan nie daje rady, to niech pan powoła taki zespół w Bydgoszczy, wydłużycie sobie ten peron i już.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle Dzikowski, gdybyśmy chcieli, to byśmy powołali.

Poseł Waldy Dzikowski (KO) – spoza składu Komisji:

Nie, to było tylko à propos. Wiem, że pan jest przewodniczącym, który lubi skróty myślowe. Kończę ten skrót myślowy. Przechodzę do meritum.

Przyłączając się do głosu pana przewodniczącego Ganowicza, powiem tak. Zwracam się do pana ministra i pana współpracowników. Chlebak rzeczywiście nie przynosi poznaniakom wielkiej dumy. Gdyby to wszystko działo się jeszcze prawie równolegle z Euro 2012… Wtedy toczyliśmy boje o to, które miasto będzie jedną z czterech stolic rozgrywek Euro 2012. Decyzje przybrały te pozytywne… Jednym z kluczowych elementów do tego, żeby przyznano te rozgrywki, był dworzec kolejowy i decyzje o dworcu kolejowym przybrały na dynamice, bo korzystano z nadzwyczajnych decyzji i środków, także jeżeli chodzi o decyzje wydawane chociażby przez ówczesnego wojewodę. W związku z tym z jednej strony tak, przybrało to na dynamice, a z drugiej strony niestety był pośpiech. Nie szukam winnych, ale architektura, jak i kwestia tego, w jakim miejscu dworzec ten się znajduje, rzeczywiście nie daje nam zbytnich zachwytów z tego miejsca i z tego budynku. To prawda. To tyle.

Dlatego uwrażliwiony poznański naród tak daleko, w dwójnasób czy w trójnasób oczekuje czegoś, co przykryje tę, architektonicznie nie do końca udaną, inwestycję. Stąd zachowanie miasta i społeczników, którzy chcieliby w tym miejscu, a przypomnę, że jest to miejsce, które architektonicznie krystalizuje cały Poznań… Jak już wchodzimy w stary dworzec, to tu rzeczywiście trzeba pośpiechu. Drodzy panowie, wszystko, co powiedzieliście, to prawda, z jedną rzeczą: nie da się dobrze zaprojektować nowego dworca, który ma być, obojętnie czy w przetargu z konsultacjami społecznymi, czy w otwartym konkursie, bez otoczenia. Moim zdaniem nawet parkingów, całego otoczenia, jakie jest dookoła, ani funkcji, ani architektury nie da się zaprojektować bez tego, co jest dookoła, a dookoła jest wiele trudności, m.in. komunikacja, wszystko, co jest, targi, pewnie tunel, drogi. Planowane były jakieś kładki, żeby połączyć różnego rodzaju perony. To nie do końca się udało i pewnie się nie uda.

Jeśli chodzi o kwestie finansowania, na pewno liczycie panowie na łączenie czy na wypadkową środków budżetowych i europejskich, tak że pośpiech czasowy nie jest tutaj wskazany. Jedna perspektywa się kończy i tych środków już się nie dostanie, a jest nowa perspektywa, która się otwiera. Rozumiem, że to jest łączenie pieniędzy, już później, jeżeli chodzi o kwestie inwestycji i budowy. W związku z tym pośpiech nie jest potrzebny. Warto to zrobić w konsultacjach, ale z otwartą przyłbicą, żeby pokazać, że tym razem to miejsce, jak powiedziałem, po długich przebojach z różnych przyczyn, nie wnikając, bo przeszłość trzeba zostawić, trzeba zacząć teraźniejszość i podejść do tego konstruktywnie… Dlatego prośba jest taka, skoro taki zespół już powstał, a on jest, i skoro trochę występujemy w imieniu mieszkańców, żeby docenić próbę inicjatywy społeczno-poselskiej i próbować zaproponować w miarę sensowne rozwiązania albo po prostu uczestniczyć w tych spotkaniach, jak spotkania na targach, które poprzednio odbyły się bez

waszego udziału. Jest prośba, żeby zostawić przeszłość na boku i aktywnie przyjrzeć się temu w trójkącie: społecznym, miejskim, jako PKP i rząd, aby ten problem rozwiązać, bez zbytniego pośpiechu, bo pośpiechu, jeżeli chodzi o pieniądze, jak i o nową perspektywę, po prostu nie ma. Taki jest apel, bo więcej tu nie wymyślimy.

Jeżeli zaś chodzi o merytorykę, kwestie te zostawmy architektom i konserwatorom zabytków, żeby to oni dopilnowali u władz miasta kwestie związane z wytycznymi do tego projektu. Tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Sterczewski.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowni państwo, odpowiadając panu przewodniczącemu Królowi, powiem, że w ogóle nie musielibyśmy zajmować się tą sprawą, w ogóle nie musielibyśmy podejmować działań, nie musielibyśmy zakładać zespołów, nie musielibyśmy teraz zwoływać Komisji w tej sprawie, gdyby nie to, że od 10 lat poznaniacy i poznanianki czekają na swój dworzec. W tym momencie korzystanie z niego w sposób wygodny jest niemożliwe. Jak pan przewodniczący chce, możemy pójść na ten dworzec razem, zobaczy pan, ile osób do pana podejdzie i zapyta: „Przepraszam, gdzie jest peron nr 5, gdzie jest peron nr 4a lub 3?”. To jest po prostu bajzel, nieustanny chaos, który jest dolegliwością wszystkich, którzy z tego dworca korzystali i korzystają w tym momencie. To jest poważny problem. To problem, który trwa 10 lat. To jest naprawdę poważna sprawa i nasz wspólny interes.

Od dwóch lat pracujemy w ramach naszego zespołu dworcowego i przez dwa lata próbowaliśmy zaprosić na ten zespół przedstawicieli PKP. Zawsze otrzymywaliśmy informację odmowną, słyszymy, że jest to jakaś blokada polityczna, słyszymy, że jest to problem. Naprawdę zadziwiające jest dla mnie to, że obecne władze nie wykazują się aktywnością przy dworcu, który nie jest jakimś tam peronem, częścią innego dworca w jakiejś Bydgoszczy, tylko jest całym źle działającym dworcem.

Proszę więc nie pauperyzować, proszę nie umniejszać roli tego dworca, lecz proszę zwrócić uwagę na to, że to jest nasz wspólny cel i wspólna misja. To jest naprawdę zadziwiające, że jest to akurat dworzec w mieście, w którym rządzi opozycja. Rząd nie pomaga, co więcej, zrzuca winę na samorząd, bo pan minister powiedział, że nic nie dzieje się na tym dworcu tylko dlatego, że miasto myślało o komunalizacji tego dworca. Przepraszam bardzo, ta informacja jest już kompletnie nieaktualna. Z tego powodu dzisiaj nie przekazujecie państwo ani harmonogramu, ani konkretnych dat, ani nie macie decyzji co do procedury konkursowej. Przecież to jest jakiś skandal. Przepraszam najmocniej, ale to nie jest poważne. Poznaniacy i poznanianki czekają na te odpowiedzi.

Chciałbym zwrócić uwagę na jeszcze jedną rzecz i powtórzyć jedno pytanie. Tak jak dzisiaj tu siedzimy, czy możecie państwo podać datę – po pierwsze – pokazania projektu, a po drugie realizacji tego dworca? W 2020 r. słyszeliśmy, że to będzie w 2023 r. Dzisiaj mamy 2022 r. i chciałbym zadać pytanie, kiedy poznaniacy i poznanianki odzyskają swój dworzec. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Po pierwsze, panie pośle Sterczewski, nie „w jakiejś Bydgoszczy”, tylko w wielkiej Bydgoszczy, gdzie mamy przepiękny dworzec, którym się szczycimy.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Potwierdzam, absolutnie. Nie „jakiś peron”, a w wielkiej Bydgoszczy. Przepraszam, poprawiam się.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pani poseł Ueberhan.

Poseł Katarzyna Ueberhan (Lewica) – spoza składu Komisji:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, to faktycznie jest zdumiewające, że musieliśmy zwołać Komisję w sprawie dworca w Poznaniu, ale faktycznie, gdyby ten problem został rozwiązany, gdyby przedstawiciele PKP, przedstawiciele miasta, gdyby

wszyscy korzystali z naszych zaproszeń i z zaproszeń pana przewodniczącego Sterczewskiego, pewnie tej konieczności by nie było.

Z drugiej strony to niekoniecznie musi dziwić, ponieważ nie mogę zgodzić się z twierdzeniem, że dworzec w Poznaniu jest jednym z wielu dworców. Nie mogę sobie wyobrazić, by mówić tak o dworcu, który w pandemii obsługiwał największą liczbę podróżnych w Polsce. To było ponad 60 tys. ludzi dziennie. Gdy przeliczymy to na skalę roku, jest to ponad 20 mln ludzi. Od czasu pandemii nieco spadliśmy, ale dosłownie o parę tysięcy ludzi. Jesteśmy drudzy, po Wrocławiu, więc nadal jest to największy lub jeden z największych punktów przesiadkowych w Polsce. Za nami, za Poznaniem jest i Kraków, i Katowice, i Warszawa Centralna czy Warszawa Wschodnia, i Gdynia Główna, i Gdańsk, tak że nie mogę sobie wyobrazić, że dla PKP jest to tylko jeden z wielu dworców. Jeżeli tak jest, to tym gorzej. Nienajlepiej świadczyłoby to o PKP.

Tyle z perspektywy ogólnej, a z perspektywy miasta też jest to niezwykle ważne, bo odpowiednio funkcjonujący dworzec w centrum miasta może usprawnić jego działanie, odciążyć transport, zmniejszyć korki, zapewnić zintegrowane centrum przesiadkowe. Rozumiem, że z poziomu Warszawy i ogólnopolskiej sejmowej Komisji ma to mniejsze znaczenie.

Przy czym w tej chwili sprawa rozbija się o konkurs architektoniczny, na podstawie którego miałby powstać projekt budynku dworca. Zaskakuje mnie trochę ten zwrot akcji, ponieważ miasto Poznań było zwolennikiem takiego konkursu, a teraz nagle okazuje się, że konkurs ten nie jest już chciany. Słyszałam to tłumaczenie pod tytułem: „A, bo będzie kolejny Chlebak”, ale to właśnie brak konkursu jest zagrożeniem, tworzy nowe zagrożenia i to, że będziemy mieli Chlebak bis zamiast rozwiązania problemu. Jak już mówiłam na początku, widać, że to jest problem ogólnopolski, bo przy tej liczbie obsługi pasażerskiej jest to jednak sprawa dobrej obsługi transportu kolejowego w Polsce.

Przypomnę tylko, że w sytuacji, kiedy w Poznaniu wysypuje się system sterowania ruchem, nagle w całej Polsce opóźnienia są po kilka godzin. Nie można więc mówić, że to nie jest ważne również z perspektywy krajowej, z perspektywy Warszawy i z perspektywy sejmowej Komisji, że nie jest to ważny problem, bo jest, choć wydaje się nieco komiczne to, że w Warszawie musimy zajmować się budynkiem dworca w Poznaniu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Dolata.

Poseł Zbigniew Dolata (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Przysłuchuję się tej dyskusji. Nie jestem członkiem tej Komisji, natomiast mieszkam w Gnieźnie i bardzo często korzystam z dworca w Poznaniu. Podzielam głosy, które mówią, że dworzec ten jest fatalnie zaprojektowany, ale powiem szczerze, że jestem zdumiony tym, kto te opinie wygłasza, bo dworzec ten został oddany do użytku w 2012 r., czyli został zbudowany przez PO. Został zbudowany przez PO. Trawestując słynne powiedzenie Stefana Kisielewskiego, można powiedzieć, że PO to partia, która bohatersko zmaga się z problemami, które sama stworzyła. Można zadać proste pytanie. Czy, jeśli oddaliśmy zegarek zegarmistrzowi do naprawy i on ten zegarek jeszcze bardziej zepsuł, powinniśmy powtórnie zanieść zegarek temu zegarmistrzowi? Na pewno nikt rozsądny tego by nie uczynił.

Powiem więc tak. Dzisiaj powinniście poprosić nas, żebyśmy naprawili wasze błędy, a nie żądać, domagać się, wyrażać oburzenie, że ta trudna dla mieszkańców Poznania sytuacja trwa 10 lat. Czy wy się nie słyszycie? To jest coś kuriozalnego, że ci, którzy zepsuli, teraz domagają się tego, żeby ktoś naprawił ich błędy. Możecie o to poprosić i powinniście o to poprosić.

Teraz powiem jeszcze kilka słów na temat samego budynku. Można oczywiście zastanawiać się nad jego wartością architektoniczną, nad tym, czy się podoba. Jednemu Chlebak się nie podoba, innym się podoba. Myślę, że to nie jest aż tak szczególnie istotne, natomiast jest on niefunkcjonalny. Dlaczego jest niefunkcjonalny? Ponieważ nowy budynek, Chlebak, jest nad peronami nr 1, 2, 3, natomiast ci, którzy korzystają z peronów nr 4, 5 itd., niestety muszą wykonywać slalom i tracą ileś czasu, a osoby starsze mają kło-

pot, żeby w ogóle na te perony dotrzeć. Wydaje mi się więc, że najprostszą formą naprawienia tej sytuacji byłoby po prostu pociągnięcie Chlebaka w kierunku budynku targu, dokładnie tak, i w tym momencie mamy jeden budynek, w którym przemieszczamy się…

Poseł Waldy Dzikowski (KO) – spoza składu Komisji:

…zabieraj za projektowanie, panie pośle.

Poseł Zbigniew Dolata (PiS) – spoza składu Komisji:

Pan poseł Waldy Dzikowski jest ostatnią osobą, która powinna zabierać głos na ten temat, bo wtedy był w partii rządzącej, był ważnym politykiem partii rządzącej. Niech pan teraz pójdzie do kościoła, jeśli jest pan osobą wierzącą i bije się w piersi, i mówi: *mea culpa, mea culpa*. To jest dokładnie to.

Poseł Waldy Dzikowski (KO) – spoza składu Komisji:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Szanowni państwo, pan poseł Dolata niech projektuje. Każdy ma swobodny głos. Pan poseł chce projektować, niech projektuje, później ministerstwo się do tego ustosunkuje.

Poseł Zbigniew Dolata (PiS) – spoza składu Komisji:

Powiem tak. W trakcie wypowiedzi moich poprzedników nie powiedziałem jednego słowa, proszę więc, byście zachowali się we właściwy sposób, jaki powinien mieć miejsce w parlamencie. Może się tak nie denerwujcie. Wiem, że jest to dla was naprawdę kłopotliwa sytuacja, ale może spróbujcie utrzymać nerwy na wodzy.

Mówię o projekcie, który byłby chyba najtańszy. Nie wypowiadam się na temat starego budynku dworca. To jest bardzo skomplikowana sprawa. Nawet jeśli doprowadzilibyśmy go stanu kwitnącego i dokonali renowacji tego budynku, to i tak nie rozwiąże to problemów, o których mówiłem, czyli problemu pasażerów, którzy przyjeżdżają np. na peron nr 3, mają przesiadkę i pociąg odjeżdża im gdzieś z peronu nr 5. Nawet po renowacji stary budynek nie rozwiąże tego problemu, chyba że chcemy zburzyć Chlebak i wybudować dworzec w jakimś innym miejscu, ale wydaje się, że to byłoby niezwykle drogie, a być może jest to zupełnie niemożliwe. Najprostszą rzeczą, jak powiedziałem, jest pociągnięcie Chlebaka nad pozostałe perony, żeby można było zrobić to w bardzo szybki, sprawny sposób, bez długiej drogi, którą pasażer musi obecnie wykonać.

To jest moja propozycja. Oczywiście można się z tą propozycją nie zgadzać. Czy będzie konkurs, czy nie będzie, decyzję podejmie ministerstwo czy PKP. To już jest inna sprawa. Przedstawiam taki pomysł. Nie jest to indywidualny pomysł Zbigniewa Dolaty. Rozmawiałem z różnymi osobami, które z tego dworca również korzystają, i właśnie taki pomysł został zaprezentowany.

Tyle, na tym chciałem skończyć. Dziękuję bardzo. A politycy PO niech wykażą troszkę pokory, bo jeśli ktoś tyle błądził, nie powinien teraz występować jako mentor i osoba, która ma prawo kogokolwiek rozliczać, bo najpierw sami powinniście rozliczyć się z tego, co robiliście, i z błędów, które popełnialiście.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Chciałbym zabrać głos bardziej generalnie, bo siedzi z nami pan minister, który traci czas ze współpracownikami, i osoby zaproszone. Temat został zaproponowany w trybie nadzwyczajnym, regulaminowym, który służy przede wszystkim uruchamianiu takich inicjatyw w sytuacjach szczególnych, które dotyczą kwestii zupełnie innej natury niż dyskusja na temat funkcjonalności dworca kolejowego w Poznaniu. Każdy z państwa, kto tam był, ma wyrobiony na ten temat własny pogląd. Ja również mam taki pogląd, bo kilkakrotnie z tego dworca korzystałem.

Druga kwestia jest taka, że, jak rozumiem, w imieniu wnioskodawców pan poseł Sterczewski rozmienia na drobne formułę posiedzenia w trybie nadzwyczajnym. Pan przewodniczący Piotr Król dość dyplomatycznie zakomunikował, że taki temat może

być zaproponowany maksymalnie na posiedzeniu podkomisji stałej ds. transportu kolejowego. To byłaby właściwa formuła.

Mam natomiast pytanie do państwa wnioskodawców. Czy w ogóle zapraszali państwo projektantów tego dworca, żeby ze swojej strony podzielili się doświadczeniami w trakcie projektowania? Czy pomija pan kwestię, że w takim mieście wojewódzkim jak Poznań władze samorządowe w czasie, kiedy budowa była przygotowywana i realizowana, nie miały wiedzy na ten temat? Nikt tego nie analizował? Co posłowie mają zrobić w tej sprawie? Mają wydać opinię o tym, żeby zburzyć budowlę, która ma 12 lat, i zafundować Polskim Liniom Kolejowym kolejną inwestycję? Wydaje mi się, że to, jak z tego wyjść, to jest też problem stolicy regionu, bo są różne uwarunkowania funkcjonowania tego dworca w centrum miasta. Myślę, że nie ma sporu co do tego, że on rzeczywiście jest pewnym punktem odniesienia w centrum Poznania, jeśli chodzi o funkcje, które spełnia dodatkowo, natomiast to, że ukształtowano tę przestrzeń w taki sposób, że dworzec jest w centrum handlowym, wydaje mi się pytaniem nie do parlamentarzystów, a do tych, którzy podejmowali wtedy tę decyzję.

Jestem przede wszystkim za tym, żeby zamknąć tę, mówiąc wprost, bezsensowną dyskusję, nie tracić w tej sprawie czasu, odesłać ten temat do planu pracy w ostatnim kwartale podkomisji stałej ds. transportu kolejowego i po prostu to przeanalizować. Formalnie wnoszę o zamknięcie posiedzenia.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Padł wniosek o zamknięcie posiedzenia, który powinienem niezwłocznie przegłosować jako wniosek formalny, niemniej, panie przewodniczący, zapisało się jeszcze…

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Wnioskuję przynajmniej o zamknięcie listy, udzielenie głosu ministrowi i zamknięcie posiedzenia.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze. W takim razie zamykam listę. Jest jeszcze pan przewodniczący Ganowicz, pani poseł Kretkowska, pan poseł Dzikowski, pan poseł Szczepański, pani poseł Emilewicz. Na tym zamykam listę i wówczas udzielę głosu panu ministrowi. Pani poseł Kretkowska. Pan przewodniczący Ganowicz już zabierał głos, więc zamyka…

Poseł Katarzyna Kretkowska (Lewica) – spoza składu Komisji:

Okej. Proszę państwa, to posiedzenie zostało zawnioskowane przez zespół ds. dworca głównego jako akt pewnej, pozytywnej, desperacji, jeżeli tak można to określić, po bezskutecznym dopominaniu się od trzech lat u PKP i ministerstwa, żeby dołączyli do zespołu czy przyszli na posiedzenie zespołu i podjęli dialog na temat problemów, o których tutaj mówimy. Nie było posiedzenia zespołu, na którym byłby przedstawiciel PKP czy ministerstwa, co nie jest normalne.

Problem dworca jest problemem podróżnych, nie tylko poznaniaków, tylko w ogóle podróżnych, jak już zostało to dziś powiedziane. Tam są największe czy drugie w Polsce potoki pasażerskie, które odbijają się od totalnej niefunkcjonalności tego budynku i tego dworca. Naprawdę nie czas, żeby przeciągać linę i wskazywać, kto był winien i kto podjął czy nie podjął jakiej decyzji. Trzeba zająć się problemem, a nie ignorować go. Jest zupełnie niezrozumiałe, dlaczego w sprawie dużego, zasadniczego dworca w jednym z największych miast w Polsce posłowie każdego ugrupowania nie mogą prowadzić dialogu z ministerstwem. Wystąpiliśmy o to, aby odbył się konkurs architektoniczny. To jest jeden z elementów czy jeden z problemów. To, co mówił poseł Dolata, uzasadnia konieczność czy celowość ogłoszenia konkursu architektonicznego chociażby po to, żeby posłowie nie projektowali i nie musieli tych rozwiązań projektować.

Osobiście byłam w Radzie Miasta Poznania, a nie jestem członkiem PO, w latach dwutysięcznych, kiedy te decyzje zapadały, jeszcze zanim miało odbyć się Euro, zanim wiadomo było, że odbędzie się w Poznaniu, i zanim nastąpiło przyspieszenie dokończenia tej inwestycji. Dworzec był inwestycją PKP. Były inne zapowiedzi. Miał to być zintegrowany dworzec komunikacyjny łączący potoki pasażerskie z przenoszonego dworca PKS bliżej dworca PKP. Miało to być zintegrowane z jedną z głównych linii tramwajowych,

które biegną ul. Głogowską wzdłuż targów poznańskich. Miał to być totalnie XXI wiek: zintegrowany węzeł komunikacyjny służący podróżnym. Stało się to, co się stało. Jest to przykład, już abstrahując od samego budynku starego dworca, który był i jest nadal dobrze wspominany przez poznaniaków i został porzucony…

Funkcje dworcowe zostały zaprojektowane i usytuowane w końcówce centrum handlowego. Tak nawet było to potem określane w założeniach projektowych, że będzie to przedłużenie centrum handlowego. Tutaj nakłada się cała masa różnych problemów: złe rozwiązania jako takie, potem fuszerki dnia codziennego, niedziałające schody, różne rzeczy, które nie działają albo źle działają. Ta sytuacja po prostu wymaga korekt. Od 10 lat po oddaniu dworca mamy w Poznaniu zupełnie, delikatnie mówiąc, niepraktyczny dworzec, który jest bolączką wszystkich, którzy przez nasze miasto przejeżdżają, którzy się w nim przesiadają, do niego dojeżdżają czy z niego wyjeżdżają. Trzeba coś z tym zrobić. Pani posłanka Emilewicz, która teraz do nas dołączyła, trzy lata temu uczyniła dworzec jednym z elementów swojej kampanii wyborczej, obiecała, że doprowadzi do tego, żeby problem dworca rozwiązać w taki czy inny sposób. To się nie stało.

Ci, którzy są u władzy odrzucają od siebie problem dworca jak gorący kartofel. Powstał zespół parlamentarny, żeby coś z tym zrobić, a na posiedzenie zespołu nie przychodzą władze, które mogą coś z tym zrobić. To wszystko jest skandalem, który odbija się na zwykłych pasażerach i pasażerkach. Apeluję więc o to, żebyśmy dzisiaj wyszli z posiedzenia z jakimiś konkretami i konkluzjami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Dzikowski.

Poseł Waldy Dzikowski (KO) – spoza składu Komisji:

Chciałem krótko powiedzieć, żebyśmy już zostawili historię tego dworca. Poznaniacy sami go ocenili, nazywając go Chlebakiem, pokazując, że nie jest to najładniejszy element miasta Poznania pod względem architektonicznym. Powtórzyłem to po raz pierwszy.

Głupawe, niepotrzebne wycieczki dotyczące spraw politycznych nie są na miejscu. Spotkaliśmy się nie po to, żeby mówić o Chlebaku, który jest przeszłością i został skonstruowany nie tak, jak było w założeniach, bo miał być zrobiony w tzw. PPP, czyli w partnerstwie publiczno-prywatnym, a stało się inaczej, tak że czas działa na korzyść, a jednocześnie na niekorzyść ze względu na niedopilnowanie kwestii związanych z funkcjonalnością, jaką dworzec ten miał mieć przy okazji galerii. Okazało się, że jest kwiatek do kożucha. To wiemy i wiedzą to poznaniacy. Zostawcie nas z tym.

Mówimy o dworcu, który jest, o dworcu starym. W tej chwili spędza on sen z powiek. Uczulam, żeby nawzajem sobie pomóc, żeby powstał obiekt, który jest rzeczywiście pod okiem konserwatora, który wypełniałby funkcje krystalizujące przestrzeń, która jest w tym miejscu. Ona jest bardzo ważna dla miasta Poznania, tylko że jest sporo elementów utrudniających projektowanie, bo sama logistyka, funkcja obiektu, który miałby być, to, czy w górę nie ma przeciwwskazań, to, co oprócz dworca ma się tam znaleźć, determinuje i implikuje komunikację i logistykę. Tam nie ma wielkiego pola manewru, zgadzam się z panem.

Mówiło się o kładkach itd. Moim zdaniem tunel, jeżeli chodzi o tunel łączący ul. Głogowską z dworcem, choć bardzo drogi, w docelowym układzie powinien się stać. Takie są wymogi i od tego nie uciekniemy. To są oczywiście kolosalne koszty, ale nie takie rzeczy się dokonywały. W związku z tym zostawmy zupełnie niepotrzebne wycieczki, bo to jest bzdura.

Powiedziałem to, przyznaliśmy w imieniu mieszkańców Poznania, to jest ich ocena. Zostawcie to państwo naszym mieszkańcom. Tyle. Wycieczki, jakie wyraził pan Dolata, zupełnie nie mają sensu. Ubolewam nad jego wystąpieniem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pana posła Dolaty już nie ma. Jest za to poseł Szczepański.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Chciałem przyłączyć się do tego, co mówił pan poseł Waldy Dzikowski. Na początku pan poseł powiedział, że w takim stanie dworzec został zrealizowany przez określoną ekipę.

Przyznaję się do tego błędu, natomiast przyszedłem tutaj, aby usłyszeć od pana ministra, co należy zrobić, żeby to naprawić, żeby ten dworzec rzeczywiście funkcjonował i żeby zostało zagospodarowane to, co pozostało niezagospodarowane. Pan poseł Król powiedział: podkomisja ds. kolejowych. Dobrze pan wie, bo jest pan jej członkiem, że podkomisja ta zebrała się tylko trzy razy, w tym raz wybierała prezydium. Zbiera się raz do roku, to jest wszystko, zamiast dyskutować o określonych ważnych rzeczach.

Panie ministrze, chciałbym poznać jeszcze jedną kwestię. Dla mnie ten dworzec jest najbardziej wadliwy, jeśli chodzi o elektroniczne kwestie kierowania ruchem. Co jakiś czas, co pół roku widzimy, że ten dworzec stoi. Chyba nie ma takiego miasta w Polsce, w którym ten system tak szybko się psuje. Co zamierzacie państwo z tym zrobić? Przez pół dnia dworzec jest w ogóle wyłączony z funkcjonowania, kiedy elektroniczny system na tym dworcu się psuje.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pani poseł Emilewicz.

Poseł Jadwiga Emilewicz (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Odwołując się do dezyderatu pana posła Dzikowskiego, rzeczywiście nie będziemy już przypominać historii wiechy zatykanej na budynku tzw. Chlebaka przez prezydenta Komorowskiego i prezydenta Węgier w 2012 r. Mówmy o tym, co w przyszłości i co wydarzyło się przez ostatnie trzy lata. Dworzec jest jednym z punktów, który zajmuje mi chyba najwięcej czasu, wcześniej jeszcze jako ministrowi, a potem jako posłance. To nie na konwentyklach, konferencjach prasowych, tylko przy urabianiu stanowiska, z którym dziś jesteśmy – mam nadzieję, za chwileczkę pan minister to potwierdzi – bardzo blisko rozwiązania.

Dwie rzeczy są bardzo istotne. Przypomnijmy status quo z 2019 r., jakie mieliśmy. Tuż po rozstrzygnięciu przetargu w trybie „zaprojektuj i wybuduj", który wygrała firma, która budowała Posnanię, co spotkało się z ogromnym, zasadnym, sprzeciwem miasta, bo miasto już wie, co ta spółka zbudowała w trybie „zaprojektuj i wybuduj", co nie spełniło oczekiwań, o których powiedział pan poseł Dzikowski i pozostali posłowie. Był naturalny sprzeciw dużych ruchów miejskich, które zajmują się dworcem. Dlatego zorganizowaliśmy rozmowę – ja się do tego przyczyniłam – gdzie po jednej stronie usiedli przedstawiciele spółki, po drugiej stronie siadł samorząd, ponieważ jednym z jasnych oczekiwań było to, że to nie może być zrobione w trybie „zaprojektuj i wybuduj", a drugim było to, żeby uwzględnić głos konserwatora.

Przez półtora roku, bo tyle to trwało, główny konserwator miasta z wyłonioną w przetargu ekipą uznanych w Poznaniu inżynierów zajmujących się tego typu obiektami przygotowali plan konserwatorski dla istniejącego, niedziałającego budynku dworca, w którym zostało zapisane, co powinno zostać, w jakim trybie, jaki kształt może przybrać przyszła budowla. Trwało to półtora roku.

To działo się więc w zespole pracującym łącznie: przedstawiciele miasta, przedstawiciele spółki PKP. Doszło do podpisania listu intencyjnego wyrażającego również drugi postulat miasta związany z tym, że nie chodzi tylko o bardzo szybki remont samego dworca, ale i o to, że dworzec to jest cała infrastruktura sąsiadująca, czyli ul. Dworcowa, plac dojazdu, ścieżki komunikacyjne, które są własnością miasta. Jeśli zatem przetarg ma być łączny, to musi być wola po dwóch stronach. Ta wola została wyrażona i to bardzo dobrze. Mamy więc gotowość do współpracy między spółką a miastem, żeby to był przetarg łączny, nie tylko na budynek, ale na całą komunikację.

W międzyczasie miasto złożyło wnioski komunalizacyjne, co wstrzymało pracę. Znaczy to, że budynek dworca Polskich Kolei Państwowych, które mają podobne historie w Łodzi, w kilku innych miastach, które powiedziały, że nie mogą wydać ani pół złotego na budynek, na cokolwiek w zakresie tego budynku, ponieważ byłyby zarzuty rozmaitych organów państwa, jeżeli istnieje wątpliwość prawna związana z tym, kto jest właścicielem dworca. W sierpniu ubiegłego roku po nowelizacji Kodeksu postępowania administracyjnego miasto przyznało tego typu postępowanie, przez sąd uznane za bezzasadne. Od sierpnia ubiegłego roku miasto wspólnie z PKP – uważam, że za wolno,

być może mogłoby to trwać krócej – w dyskusji o tym, w jakim trybie i w jaki sposób przeprowadzić postępowanie…

Mówię na podstawie swoich rozmów, a nie umowy czy podpisanego listu intencyjnego, z wymiany korespondencji i rozmów pomiędzy władzami miasta a spółką PKP, wiedząc o tym, chcąc zadośćuczynić, żeby projekt, który ma być realizowany, nie był pod dyktatem ceny wykonawczej, co, jak wiemy, zwłaszcza w dzisiejszych warunkach jest bardzo skomplikowane. Jedna z propozycji, jakie padły, to to, aby rozdzielić dwa postępowania: postępowanie przetargowe na budynek od postępowania przetargowego na wykonanie. W moim przekonaniu, jako kogoś, kto projektował obecnie obowiązujące Prawo zamówień publicznych, jest to wystarczający sposób na zapewnienie tego, iż projekt, który zostanie w takim trybie wyłoniony, będzie – jeszcze raz powtarzam: z uwzględnieniem konserwatorskich zastrzeżeń przygotowanych przez miasto – spełniał wymogi, a jednocześnie to pozwoli nam to zrealizować, bo mówimy tutaj o czasie.

Korzystam z tego dworca kilkakrotnie w tygodniu. Pan poseł Sterczewski także. Wiemy, że tam nie ma dworca, że w Poznaniu realnie nie ma dworca i że ta inwestycja musi zacząć się jak najszybciej. Dzisiaj apelują państwo o postępowanie konkursu architektonicznego, więc przypomnę takie poznańskie fantastyczne realizacje konkursowe jak Plac Kolegiacki czy Łazarz, wyłonione w konkursie. Czy wszyscy reprezentujący Poznań, jak tu siedzimy, jesteśmy w stanie obronić jeden albo drugi z tych projektów? Wydaje mi się, że nikt z nas nie byłby w stanie dzisiaj powiedzieć, że to są dobre realizacje.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

A co by było, gdyby nie było konkursu?

Poseł Jadwiga Emilewicz (PiS) – spoza składu Komisji:

Uważam więc – powtarzam – mamy realizacje, oddzielone postępowania, czyli jedno postępowanie, bo przetargowe postępowanie też jest przecież rodzajem konkursu, tylko że jest on krótszy, skracamy w nim tryb. Jak mówię, domniemam, nie uczestniczyłam w spotkaniu. Wiem, że w najbliższych dniach ma się ono odbyć pomiędzy władzami Poznania a władzami spółki po to, żeby skonkludować dyskusję, która miała miejsce w ciągu ostatnich miesięcy. Tylko trzymam i pilnuję tempa po jednej stronie, i w sekretariacie prezydenta Jaśkowiaka, i w sekretariacie prezesa Mamińskiego. Sprawdzam kalendarz, czy do tego spotkania dochodzi. Mam więc nadzieję, że w ciągu najbliższych dni będziemy świadkami podpisania porozumienia, które zagwarantuje realizację dobrego funkcjonalnego projektu w odpowiednim, jak najszybszym tempie gwarantującym jakość ostatecznego wykonania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan przewodniczący Ganowicz i oddaję głos stronie rządowej. Niestety zamknęliśmy listę mówców, był taki wniosek.

Poseł Małgorzata Chmiel (KO):

Ja w kwestii formalnej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przepraszam, panie przewodniczący, w kwestii formalnej. Pani poseł, chce pani przerwę?

Poseł Małgorzata Chmiel (KO):

Nie, chciałam tylko sprostować wypowiedź prawną pani Emilewicz: konkurs nie jest przetargiem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie, przepraszam. Nie będziemy naginali regulaminu. Pan przewodniczący Ganowicz.

Poseł Małgorzata Chmiel (KO):

To jest coś zupełnie innego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

To wyjaśnicie sobie panie już w kuluarach. Pan przewodniczący Ganowicz.

Przewodniczący Rady Miasta Poznania Grzegorz Ganowicz:

Dziękuję.

Poseł Małgorzata Chmiel (KO):

W konkursie chodzi o jakość architektoniczną, a w przetargu chodzi o cenę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani poseł Chmiel, teraz pan przewodniczący Ganowicz.

Przewodniczący Rady Miasta Poznania Grzegorz Ganowicz:

Nie będę poruszał wątków politycznych, bo naprawdę szkoda czasu na dyskusje polityczne. To była rzecz miniona i wszyscy się do tego przyznajemy, natomiast proszę pamiętać, że żywot dworca, jakikolwiek będzie, czy będzie dobry, czy zły, będzie dłuższy niż żywoty polityczne nas wszystkich, w związku z tym to, co po sobie pozostawimy, zależy od tego, jakie decyzje podejmiemy, a nie od tego, jak będziemy spierali się co do tego, kto zawinił 15 lat temu. Ten wątek nie ma więc sensu. To po pierwsze.

Po drugie, wpisując się w ton wypowiedzi, zdziwicie się, pana posła Dolaty, mam nadzieję, że w swojej wypowiedzi mówiłem jasno, że zwracam się z prośbą o to, żeby we wszystkich działaniach i opracowaniach brać pod uwagę atmosferę społeczną wokół procesu projektowania i budowania i żeby próbować go wyczuć, żeby zaniechać wyłącznie technokratycznego myślenia o inwestycji, bo inwestycja ta, powtarzam, ma dwa aspekty, nie tylko aspekt tego, o czym powiedziała pani poseł Emilewicz, czyli rozwiązania inwestycyjnego.

Z punktu widzenia miasta jest to problem zbudowania węzła komunikacyjnego, zintegrowania go z transportem publicznym miasta Poznania, zapewnienia logiki funkcjonalnej dworca, żeby można było się tam skutecznie poruszać i zorientować. Z drugiej strony jest to czysto biznesowy projekt, który dotyczy PKP, czyli komercjalizacja całkiem sporego fragmentu. One są w pewnej sprzeczności. W związku z tym wyczucie na dyskusję społeczną, która dzieje się wokół tego, jest bardzo istotne.

Nazywam to niekoniecznie używając słowa „konkurs", ale uspołecznienie procesu prowadzącego do zbudowania założeń tego, jak ma wyglądać dworzec w Poznaniu. Jest to bardzo istotne. Konkurs również bywa dobrym narzędziem, żeby to uspołecznić. Ma swoje dobre i złe strony, natomiast funkcjonowanie pod presją czasu dało taki efekt, jaki mieliśmy w 2012 r. Przestrzegałbym przed tym, żeby odwoływać się wyłącznie do tej presji czasu, tym bardziej że mam wrażenie, że kwestia finansowania tej inwestycji jest nieznana i nie wiadomo, kiedy będzie można ją spiąć. W związku z tym presja, żeby zdążyć to zrobić w ciągu najbliższego roku, jest dosyć umowna, tym bardziej że mam nadzieję, że usłyszymy informację o tym, jaka jest perspektywa czasowa, jaką w swoich zamierzeniach państwo mają, jeśli chodzi zarówno o zrealizowanie części projektowej, jak i później o realizację inwestycji jako całości. To też jest bowiem pewien punkt odniesienia, bo jeśli finansowanie miałoby być gotowe za pięć lat, to dyskusja o tym, żeby teraz skrócić proces projektowania, trochę rozmija się z celem. Dziękuję. To tyle.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę o odpowiedź i ustosunkowanie się przedstawicieli rządu. Pan minister?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Po pierwsze, chciałem zapytać czy poinformować, pokazać, ale nie tylko mnie, ale i Komisji. Nie dostrzegłem zaproszeń na posiedzenie zespołu parlamentarnego. Być może nie dostrzegłem, bo mi ich nie przekazano, a być może dlatego, że nie było zaproszeń kierowanych do Ministerstwa Infrastruktury. Z tego, co wiem, u nas w ministerstwie wydział parlamentarny nie dysponuje zaproszeniami przekazywanymi na tego typu posiedzenia. Być może jest wadliwy adres mailowy albo zawiodła jakaś komunikacja. Chciałbym to ustalić.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Nie, nie. Zapraszaliśmy PKP, akurat nie pana ministra.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Przepraszam bardzo, przynajmniej w trzech wypowiedziach padło tutaj, że ministerstwo nie uczestniczyło. Rozumiem, że osoby, które tak mówiły, mówiły tak dlatego, że uzyskały taką informację, bo przecież one nie zapraszają, w związku z tym ktoś im powiedział. Prosiłbym więc, żeby osoby, które powiedziały, że ministerstwo nie uczestniczyło, wszystkim państwu przekazały informacje, kto powiedział, że ministerstwo nie uczestniczyło, mimo zaproszeń.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Rozumiem, że następnym razem możemy liczyć na pański udział, tak?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Panie pośle, ja panu nie przerywałem.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Dobrze, dobrze, tylko cieszy mnie deklaracja współpracy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Odpowiada pan minister Bittel.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Nie gwarantuję, że przyjdę na zespół, bo nie mam takich możliwości czasowych, żeby przychodzić na wszystkie zespoły, natomiast na te zespoły, na które uważam, że powinienem przyjść, przychodzę. Na te zespoły, na które uważam, że powinni przyjść dyrektorzy, przychodzą dyrektorzy i uczestniczą. Pani poseł Matysiak zaprasza na zespoły, przychodzimy. Pan poseł Joński zaprosił na zespół, przychodzimy w różnych postaciach ministerialnych, natomiast, proszę państwa, na posiedzeniu Komisji Infrastruktury zwoływanym na wniosek zespołu nie jest poważne to, że członkowie zespołu informują, że Ministerstwo Infrastruktury nie przychodzi na zespół, na który nigdy nie zostało zaproszone. To jest punkt pierwszy. Prosiłbym, żeby publicznie przekazać społeczności poznaniaków to, że ktoś państwa wprowadza w błąd. Jak ustalicie taką osobę, musicie wyciągnąć wnioski. Musicie wyciągnąć wnioski. Ja również wyciągnąłbym z tego wnioski. To po pierwsze.

Po drugie, chciałbym też dowiedzieć się, bo wprawdzie nadzór właścicielski jest w innych miejscach, ale nadzór merytoryczny jest w Ministerstwie Infrastruktury… PKP w zakresie Programu Inwestycji Dworcowych, kto i kiedy był zapraszany na posiedzenie zespołu i na nie nie przychodził. Czy te zaproszenia trafiały do zarządu spółki czy do jakichś innych osób, które nie są umocowane do tego, żeby ją reprezentować?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, przepraszam, że przerywam. Jest to Komisja Infrastruktury i skoncentrujmy się na samym dworcu, a nie na tym, czy pan przewodniczący jakiegoś zespołu, podzespołu czy innego gremium zapraszał bądź nie zapraszał. Myślę, że można to wyjaśnić w innym trybie, bo *clou* sprawy jest dworzec.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dobrze, już przechodzę. Ponieważ mówiło o tym kilka osób, powtarzając, to na pewno się przebija. Komisja jest obserwowana przez wiele osób, to się przewija i warto byłoby to wyjaśnić, żeby mieć co do tego jasność.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Chodziło o PKP, nie o ministra.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Proszę pana, nie ma czegoś takiego jak PKP. Jest PKP S.A., PKP Polskie Linie Kolejowe, są różne rzeczy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dobrze, kończę to, przepraszam bardzo. Strasznie nie lubię, jak ktoś zarzuca mi rzeczy, których nie zrobiłem. Nie lubię szczególnie tego.

Wracając, ad vocem chciałem bardzo podziękować panu przewodniczącemu za pierwszy głos, szczególnie za pierwszy głos w dyskusji, bo pokazuje on pewien kontekst, który warto powtarzać, bo wiemy, jak była realizowana inwestycja w Chlebak, jakie ma to konteksty, kiedy nabrała przyspieszenia, dlaczego to było robione, po co i z jakim efektem. Wszyscy to wiemy. Za ten kontekst dziękuję.

Po drugie, chciałem powiedzieć, że PKP S.A. w ramach realizacji Programu Inwestycji Dworcowych w ponad 100 dworcach, które realizuje, mierzy się z ochroną konserwatorską. PKP S.A. jest jednym z największych inwestorów w dziedzictwo narodowe, bo działa na materii, która jest objęta ochroną konserwatorską. Warto o tym pamiętać. O te elementy ochrony konserwatorskiej, o której wspominał pan przewodniczący, na pewno w ramach tych działań zadbamy, bo to jest, mówiąc szczerze, stały paradygmat działania polskich kolejarzy, bo nie tylko PKP S.A. ma ochronę konserwatorską, ale ochronę konserwatorską w wielu miejscach mają też PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Warto o tym pamiętać, warto mieć to na uwadze.

Moim zdaniem nie ma sprzeczności między chęcią komercjalizacji bardzo rynkowej przestrzeni w Poznaniu a zapewnieniem funkcji publicznych. Trzeba po prostu znaleźć rozwiązanie. Temu służy dialog, który jest w tej chwili prowadzony z władzami Poznania. Nikt na tym posiedzeniu, a na pewno ani ja, ani dyrektor Zabłocki, nie powiedział, że wszystko jest przesądzone, że będzie konkurs albo że konkursu nie będzie. Jak była mowa o tym, że jest uwarunkowanie, że jak jest konkurs, to realizuje się dłużej, a jak nie ma konkursu, to realizuje się krócej, to była informacja, a nie decyzja, bo decyzja ta zostanie wypracowana w trochę innym miejscu. Zakładam, że będzie ona uzgodniona pomiędzy partnerami społeczno-gospodarczymi, jakimi są miasto Poznań i PKP S.A. po to, żeby dla obu stron było to jak najbardziej satysfakcjonujące. Chodzi o układające się relacje na etapie realizacji inwestycji, bo przecież bez miasta nie da się zrealizować tej inwestycji, wszyscy to wiemy, ale też z poszanowaniem tego, że jak ktoś oczekuje określonych rozwiązań, to nie będzie odcinał się od ich biznesowego zarządzania. To też jest naturalne. Takie porozumienia są zawierane w wielu miejscach.

Stąd oczywiście nie zamierzam podawać terminów, bo jeżeli z jednej strony pan przewodniczący mówi, żeby nie działać pod presją czasu, a z drugiej strony drugi pan przewodniczący przychodzi i mówi: „Dopytaj się o harmonogram”, to ten harmonogram będzie wypadkową decyzji, które dopiero powstaną. W związku z tym mówienie teraz o harmonogramie jest słabo odpowiedzialne. Nie można żądać jednocześnie harmonogramu i z drugiej strony mówić, że musi to być koniecznie przyjęte, jak ono nie jest przyjęte. Stąd też informacje te będą pewnie przekazywane w kolejnych dniach i tygodniach w sposób otwarty, bo przecież proces dotyczący starego dworca… Warto tu powiedzieć, że nikt nie zamierza rozebrać galerii handlowej, nie mamy takich pomysłów, kto wie, a waga tego dworca, a w zasadzie stacji kolejowej, bo trzeba rozróżniać pomiędzy dworcem a stacją kolejową, jest znana. Pani poseł mówiła z kolei o liczbie osób, które tam wsiadają i wysiadają na co dzień. Rzeczywiście jest tak, że to jest też dla nas, kolejarzy, zadanie, które widzimy, że musimy zrealizować, bo istotnie jest ono ważne.

Stąd działania, które podejmujemy. Ja też nie będę wypowiadał się o przeszłości, bo po co, natomiast zawsze jest tak, że jak ta przeszłość jest jakaś, to… Właśnie, jestem warszawiakiem i mógłbym skomentować na przykład modernizację dworca Warszawa Wschodnia, ale po co teraz mam to robić. W kolejnym etapie modernizacji linii średnicowej PKP PLK przebuduje układy dojścia do peronów, dostosuje się do potrzeb osób niepełnosprawnych. Nie zostało to wykonane na Euro 2012 i borykamy się z tym do dzisiaj, ale jest to wielkie, ogromne przedsięwzięcie. Rozumiem, że może wtedy należało robić tylko liftingi. Uważam, że nie należało robić tylko liftingów, ale sytuacja jest, jaka jest.

Szanowni państwo, na koniec powiem przynajmniej tyle, że jeżeli mówimy, że kogoś zapraszamy, to rzeczywiście róbmy to wcześniej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam posiedzenie Komisji.